Enrique F. Widmann-Miguel

30 DE AGOSTO

DÍA DEL FERROCARRIL EN ARGENTINA

IberInfo – Buenos Aires

2015

ENRIQUE F. WIDMANN-MIGUEL

30 DE AGOSTO

DÍA DEL FERROCARRIL

EN ARGENTINA

En la portada: Un cochemotor de origen húngaro Ganz-Mávag de los Ferrocarriles del Estado (Actual Belgrano Norte), circulando en el servicio local, cruza el puente sobre Avenida del Libertador, en Vicente López, tras haber partido desde la estación Aristóbulo del Valle (Puente Saavedra) hacia la terminal Retiro (1946)

30 de agosto: Día del Ferrocarril Argentino
El Ferrocarril en Argentina

En el año 1853, la provincia de Buenos Aires era un estado independiente de la Confederación Argentina. Fue entonces que la Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, integrada por comerciantes locales, solicitó y obtuvo del gobernador Pastor Obligado una concesión para construir y explotar el ferrocarril, desde la ciudad de Buenos Aires hacia al oeste.

Comisión directiva del FC Oeste, reunida en Chivilcoy (1865)

Chivilcoy, Abril 3 de 1865

Ese mismo año el diario *"El Nacional"*, de Buenos Aires, publicaba una nota del interés de "*un grupo de comerciantes extranjeros y otros de nuestro país*" interesados en construir un ferrocarril hacia el Oeste.



Dentro del grupo de personalidades interesadas en dicha monumental obra para esa época, estaban Estevan Rams y Rubert (1805–1867); Adolfo van Praet (1803–1875); Felipe Llavallol (1802–1874); Mariano Miró (1799–1872); Manuel José de Guerrico (1800–1876); Francisco F. Moreno (1819-888); Francisco Balbín (1803–1879); Norberto de la Riestra (1820–1879); Daniel Gowland (1798-1883) y Bernardo de Larroudé (1796-1871); quienes crearon la "*Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste*".

La ley contemplaba la donación de la tierra pública, la libre introducción de útiles y la liberación de los impuestos.

El ingeniero Carlos Verger realizó los primeros planos; el ingeniero francés Paul Mouillard estuvo a cargo de nivelar del camino), participando también el ingeniero de origen inglés Guillermo Bragge, quien había trabajado en la construcción del primer ferrocarril de Río de Janeiro. Entre los argentinos estuvieron Santiago Brian; Guillermo White; Carlos Olivera; Rufino Varela; Emilio Mitre (hijo de Bartolomé Mitre) y Otto Krause.



1858-Estación Del Parque

La estación terminal fue situada en la plaza del Parque (Plaza Lavalle desde 1878), así llamada porque desde 1822 estaba frente a ella el

edificio del Parque de Artillería (donde está actualmente el edificio del Palacio de Justicia). La estación ferroviaria se emplazó donde antes existiera un basural popularmente conocido como "*El hueco del zumbido*", en el sitio donde hoy se encuentra el Teatro Colón, en la manzana comprendida por Tucumán, Libertad, Viamonte y Cerrito.



La primera locomotora llegó el 25 de diciembre de 1856, siendo bautizada como *La Porteña*. La firma proveedora era la casa británica *The Railway Foundry Leeds*, habiendo sido construida por la empresa E. B. Wilson. Fue adquirida por el primer administrador de la Empresa Camino de Hierro, el ingeniero Luis Elordi.

El rodado era del tipo 0-4-0 ST, pudiendo alcanzar una velocidad cercana a los 25 kilómetros por hora. Su peso era de 15,750 toneladas. Fue llevada desde el puerto a la estación por un carromato tirado por 30 bueyes.

INAUGURACION DEL FERRO CARRIL DEL OESTE
EN BUENOS AYRES
el dia 29 de Agosto de 1857.
Señor
Es Vd. invitado á concurrir á la inauguracion del Ferro Carril el dia indicado á la una de la tarde á la Plaza del Parque.
La Comision.

COMISION DIRECTIVA
Presidente Dr. Felipe Llavallol.
Vice Pre.te . Daniel Gowland.
Secret.o . Adolfo Vanpraet.
Tesorero . Fran.co Moreno.

DIRECTORES
Dr. Francisco Balbin.
Dr. Bernardo Larroudé.
Dr. Mariano Miró.
Dr. Estevan Ramsy Rubert.
Dr. Man.l José de Guerrico.
INGENIERO
Guillermo Bragge

iberinfo Archivo
Invitación a la inauguración del F.C. del Oeste - 29 de agosto de 1857

Estuvo activa hasta el año 1889 y actualmente está en exhibición en el Museo Provincial de Transportes (Complejo Museográfico Provincial "*Enrique Udaondo*") de la ciudad de Luján, junto con uno de los vagones de madera.

La segunda locomotora adquirida fue denominada *La Argentina*, que fuera transferida en 1869 al Paraguay, integrando una partida de cinco locomotoras.

También vinieron maquinistas británicos, los hermanos John y Tomas Allan.

Vias del Ferrocarril Oeste, poco después de salir de la estación del Parque (en la actual manzana del Teatro Colón), haciendo una curva hacia la calle Lavalle, frente al Parque de Artillería, en el actual emplazamiento del Palacio de Justicia (Año 1864)

En el principio, el tren se integraba con cuatro vagones de madera, de cuatro ejes, para treinta pasajeros cada uno, con entrada central lateral; con detalles de lujo para la época e iluminación con lámparas de aceite. El ferrocarril también disponía de doce vagones de carga, con cinco toneladas de capacidad, cada uno.

El trayecto en el primer año de servicio era de 10 kms., con una trocha de 1,676 m (5 pies 6 pulgadas, utilizada por los ferrocarriles coloniales ingleses).

Para seguridad del público, la vía –en el tramo inicial- estaba separada por dos altas verjas adquiridas en Inglaterra.

ALFONSO COVASSI

Primer maquinista de ferrocarril que dirigió una máquina en Buenos Aires.

Estación Once de Septiembre del FC. Oeste (Sarmiento), hacia 1908

Salía de la Plaza del Parque hacia el oeste, realizando una curva y contra curva sobre la misma plaza, llegando a la actual esquina de Lavalle y Talcahuano. Seguía por Lavalle (bordeando un lado del Parque de Artillería, donde hoy está el edificio del Palacio de Justicia) hasta llegar al boulevard Callao (hoy avenida Callao). Trazaba una curva hacia el suroeste (Curva de los Hornos de Bayo o de los Olivos, que sucesivamente se denominara De los Jesuitas, Pasaje Rauch y actualmente es la calle peatonal Enrique Santos Discépolo), siguiendo hacia la esquina de la actual avenida Corrientes y Riobamba. Desde allí, derecho por Corrientes hasta Pueyrredón (entonces antes

Centroamérica), doblando hasta llegar a Cangallo (ahora Juan Domingo Perón), donde volvía a tomar rumbo al oeste, entrando al Mercado del Oeste (actual Plaza Miserere), para llegar a la original estación Once de Septiembre, construida en madera (desde la calle Ecuador hacia el oeste), que recibiera su denominación recordando el día 11 de septiembre de 1852, cuando la provincia de Buenos Aires se alzara contra el Gobierno Federal.



Locomotora Luz del Desierto, Nº 12, del FC Oeste. Imagen tomada en los patios de los Talleres Centro America , próximos a la estación Once de Septiembre (año 1881)

En las cercanías, entre Corrientes, Paso, Tucumán y Pueyrredón funcionaron los talleres ferroviarios hasta 1887.

Seguían las vías en forma paralela a la actual calle Bartolomé Mitre hasta la cuadra triangular formada por las actuales calles Medrano,

Pelufo y Lezica. Allí estaba el apeadero Almagro, también de madera; zona donde sólo había algunas casas dispersas. Del apeadero dejó de funcionar en 1887.

Entonces, la calle Medrano era el Camino del límite, pues indicaba el fin de la ciudad de Buenos Aires. Al transponerla, se ingresaba al partido de San José de Flores (Provincia de Buenos Aires).

Luego de unos dos kilómetros más, a la altura de la actual calle Federico García Lorca (entonces Caballito y luego Cucha Cucha), estaba la estación Caballito (también de madera), zona de casas quintas lujosas.



Poco más adelante, en las inmediaciones de la calle Paz (actual Caracas) estaba la estación de madera San José de Flores, que en 1862 fue desplazada unos 250 metros hacia el oeste, a la altura de la actual calle

Gral. José Gervasio Artigas (entonces Sud América), para salvar un problema de propiedad con los dueños de esas tierras. Flores era un pequeño lugar, con su templo, una plaza, casas bajas y algunos comercios.

Siguiendo rumbo oeste, a unos 10 kms. de la estación del Parque, entre las calles Joaquín V. González (entonces Esperanza) y Bahía Blanca (primero calle sin nombre y luego De La Capilla) se encontraba la estación Floresta, de madera, que se denominara originariamente Vélez Sarsfield y en 1862 fuera sustituida por una nueva construcción.



En 1858 se prolongó la vía 8 kilómetros, hasta Ramos Mejía. En 1859 llegó a Morón y en 1860 a Moreno, haciendo un trayecto de 39 km.

La inauguración se programó para enero de 1857, aunque las copiosas lluvias lo impidieron. No obstante, se realizó una prueba con éxito.

El 7 de abril, el tren descarriló durante una nueva prueba, sin que hubiera que lamentar vícimas.

Valentín Alsina

En junio se llevó a cabo otra prueba y el 9 de agosto se realizó un viaje de ensayo, con una formación integrada con un vagón de encomienda y otro de pasajeros; llevando entre otros a Bartolomé Mitre, Dalmacio Vélez Sarsfield, Valentín Alsina y algunos integrantes de la Sociedad ferroviaria. Durante el viaje de ida, no hubo inconvenientes; pero al regresar, los pasajeros entusiasmados pidieron más velocidad al maquinista -el inglés John Allan-, subiendo la velocidad hasta las 25 millas por hora. Pero las vías no estaban preparadas para la exigencia, descarrilando el tren a la altura de la estación Almagro, causando la rotura de varios metros de vía, resultando algunos pasajeros con heridas leves.

Un testigo presencial dijo que *"…estando el tren sobre un terraplén, zafó la locomotora, corrió por alguna distancia sobre los durmientes, rompiendo unos 60 o 70 metros. El choque fue muy violento; las cabezas de los señores Van Praet y Gowland se encontraron, saliendo el último con una herida en la cara en sangre. El señor Moreno fue lanzado de cabeza contra el cuerpo del señor Llavallol y el señor Miró, que fumaba, se encontró con el cigarro en la nuca, entre la camisa y la carne que le quemaba."*

El episodio se mantuvo en secreto para no alarmar al público.

El 19 de agosto de 1857, el periódico "*La Tribuna*", de Buenos Aires, publicaba los versos de la "*Payada al Ferrocarril*", de *Anastasio el Pollo,* seudónimo de Estanislao del Campo, quien la compusiera con motivo de la realización del viaje de prueba del 9 de agosto de 1857:



Estanislao del Campo



Cuando advertí que chiflaba

un pito particular

ya se dentró alborotar

mi pingo y toda la gente

porque ¡Cristo! Redepente

nos salió de un corralón

negro y grande un carretón
enllenao de agua caliente.

Más chiflante y más ligero
que una bala de cañón
salió ajuera del portón
haciendo punta el primero
y atao al cuarto trasero
arrastrando un galerón
y en ancas salió en montón
una tropa tan estraña
que no alcanzo a darme maña
pa hacerles la esplicación.

Adelante iba zumbando
el carretón más estraño
que por la punta de un caño
chorro de humo iba largando
ni un alma lo iba tirando
pues ni un gauy alcancé a ver
ni llegar puedo entender
como diablos galopiaba
cuando naides lo tiraba
sólo el diablo al parecer.

Este brujo carretón
a la juria y relinchando
solito se iba cuartiando
de carretas el montón
pero lo que en la ocasión
me hizo quedar cabilando
jué ver que iba refregando
los asientos en el suelo
y que de altas con el cielo
las toldas se iban tocando.

Caballeros relatores
por no quererlos cansar
diré que jueron a dar
en menos de un Credo a Flores
y yo al ver estos primores
que en mi tierra están pasando
de alegría lagrimando
me colé en el corralón.

El 27 de agosto de 1857 se realizó un nuevo ensayo, reservado y confidencial, que resultó exitoso. Ese día también se inauguró la primera



red telegráfica del país, tendida por la misma compañía con objeto de brindar mejor servicio ferroviario.

Cacique José María Bulnes Yanquetruz

El soleado sábado 29 de agosto de 1857 se llevó a cabo la ceremonia inaugural oficial que presidiera el gobernador de Buenos Aires, Valentín Alsina. En el viaje de inauguración acompañaron al gobernador, entre

otros, Bartolomé Mitre, Domingo F. Sarmiento, Dalmacio Vélez Sarsfield, Estanislao del Campo, integrantes de la Sociedad Caminos de Hierro e invitados especiales como el cacique José María Bulnes Yanquetruz, con uniforme militar argentino, ya que poco antes, el 14 de mayo de 1857, el gobierno de la provincia de Buenos Aires había firmado un tratado de paz con él, reconociéndole el grado militar (teniente coronel), sueldo y cargo, así como uso del uniforme.

En horas de la mañana fue celebrada la Santa Misa, procediéndose a la bendición por parte de monseñor Escalada de las locomotoras La Porteña y La Argentina.

El maquinista italiano Alfonso Covassi tenía experiencia de un año en dicho trabajo, por haber sido empleado en la compañía *Strada Ferrata Leopoldina*, de Toscana, Italia.

El tren, con la locomotora *La Porteña*, conducida por Alfonso Covazzi, partió de la estación del Parque, engalanada especialmente para la ocasión, vitoreada por la multitud allí reunida. Al llegar a San José de Flores, fue recibida con los sones de la "*Marcha a Lavalle*" ejecutada por una banda, alcanzando poco después la terminal de La Floresta, donde fue recibida por numeroso público, brindándose un servicio de refrescos a los pasajeros en el Café Restaurante del lugar.

La estación Central estaba situada frente al lado norte de la Casa de Gobierno. Desde agosto de 1872 fue de uso común para el Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada (FCBAPE) y el Ferrocarril del Norte. En la imagen puede verse el edificio semicircular de la Aduana de Taylor, el principio del muelle de cargas y, a la derecha, la Casa de Gobierno. (ca. 1890)



1865- Primera estación Constitución del FC del Sud. Construcción simple con frente a la actual calle Brasil, de cara al antiguo mercado. El frontis era el único ornamento. El acceso del público se hacía por un costado.

SERVICIOS REGULARES

El 30 de agosto de 1857 comenzó a ofrecerse al público un servicio regular de dos frecuencias diarias en ambos sentidos. Poco después se habilitaba un servicio nocturno. El precio del viaje en primera clase era de $ 10 y en segunda o carruaje descubierto de $ 5.

Desde el primer viaje al último día del año, 31 de diciembre de 1857, se transportaron 56.190 pasajeros y 2.257 toneladas de carga. En 1858 fueron 185.566 los pasajeros y 6.747 las toneladas de carga transportadas.



Depósitos y vías del Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada (FCBAPE), en las cercanías de la estación Venezuela (Avda. Paseo Colón y calle Venezuela, en el sitio que hoy ocupa la Escuela Técnica Otto Krause). Puede verse un tranvía a caballos ingresando al Paseo de Julio (actual Paseo Colón), hacia 1875.

En 1866 se intensifica la función de carga, con la llegada del ferrocarril a Chivilcoy (160 kilómetros de Buenos Aires), centro productor de trigo.

Al ferrocarril del Oeste le siguió el del Norte, que se comenzara a construir en 1862.

Luego, el de Ensenada en 1863; el del Sud en 1865 y en 1866 el Central Argentino.

En poco tiempo la Argentina se convirtió en uno de los países con mayor extensión de vías en el mundo. La valorización de la tierra en la provincia de Buenos Aires a medida que llegaba el ferrocarril fue notable. Algunos historiadores hacen esta salvedad: el tren no significó, en el caso argentino, desarrollo industrial integrado, pero puso la infraestructura para el desarrollo de un movimiento agropecuario, propició la articulación de territorios dispersos y de algún modo la unidad nacional, además de provocar un salto notable en la economía.

Hasta 1890 los ferrocarriles fueron hechos y operados eficientemente por argentinos. Como consecuencia del proceso de endeudamiento de la provincia de Buenos Aires y la crisis nacional de los años '80, el gobierno provincial vendió el ferrocarril a un grupo inglés, antes del estallido de la revolución de julio de 1890.

Durante la gestión británica, los ferrocarriles estuvieron orientados hacia el puerto de Buenos Aires, cubriendo en forma de abanico parte del territorio nacional, cumpliendo una función esencial para transportar y facilitar la salida del país de granos, carnes, alimentos y materias

primas en general, como parte del diseño estratégico de Gran Bretaña, ejecutado por sus agentes locales.

1947

iberinfo Archivo

PARTE DE LO QUE
CONSTITUYE LA COMPRA
DE LOS FERROCARRILES

El 13 de febrero de 1947 se concretó la compra de los ferrocarriles por parte del Estado. Las negociaciones para el traspaso de las líneas a manos del Estado Argentino empezaron en 1946 impulsadas por Miguel

Miranda, quien luego sería presidente del Consejo Económico Nacional, a partir del 22 de julio de 1947.

1952- Primera locomotora diésel eléctrica argentina

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles, gracias a la visión del ingeniero Pedro Saccaggio que pasó a tener otro respaldo con el peronismo, en los talleres del barrio porteño de Liniers del Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, vio la luz la primera locomotora diesel-eléctrica argentina, catalogada como CM1 y bautizada "*Justicialista*".

El pueblo argentino supo de ella cuando fue presentada por el presidente Perón y Saccaggio en 1951.

El suceso que tuvo permitió que el 1 de mayo de 1952, en el marco de los planes quinquenales de desarrollo, se diese a conocer la Resolución 79/52 del Ministerio de Transporte por la cual se daba nacimiento a la "*Fábrica Argentina de Locomotoras*" (FADEL).

En el Archivo General de la Nación puede verse una fotografía de la CM1, primera locomotora diesel eléctrica fabricada en Argentina (Documento fotográfico. Inventario 192859).

Las locomotoras FADEL eran una versión remozada de la locomotora CM-210, primera locomotora diesel diseñada en la Argentina en 1933 por el propio Saccaggio.

En 1953 desde ella vio la luz una segunda locomotora, considerablemente más avanzada tecnológicamente que la CM1, la CM2, denominada "*Argentina*".

La llamada Revolución Libertadora arrasó con todo y estas locomotoras nacionales fueron a parar a EE.UU. e Inglaterra.

A partir de la caída del general Juan Domingo Perón, en 1955, ninguno de los gobiernos posteriores dedicó mayor atención a los ferrocarriles, salvo para su desguace.



Estación Viña, partido de Arrecifes (Pcia. Buenos Aires)
En estado de abandono
Ramal Victoria-Pergamino, FC Mitre

Una de las primeras disposiciones del gobierno militar de la denominada Revolución Libertadora, en 1956, fue incorporar la República Argentina al Fondo Monetario Internacional (FMI) medida que, pese a las presiones internacionales, había sido resistida por el anterior gobierno peronista.

En la presidencia de Arturo Frondizi (Plan de Estabilización y Desarrollo) siendo ministro de Economía Álvaro Alsogaray, éste viajó a los Estados Unidos para acordar la llegada del general Thomas Larkin a Argentina, quien realizó un estudio de los transportes a cargo del Banco

Mundial. Así se diseñó el denominado Plan Larkin, que consistía en abandonar el 32% de las vías férreas existentes, despedir a 70.000 empleados ferroviarios y reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, al igual que 70.000 vagones y 3.000 coches, con la idea de que se comprase nuevo material en el mercado exterior.



Talleres ferroviarios de Laguna Paiva (Santa Fe) en estado de abandono

Desde 1958, con la aplicación del Plan Larkin (Banco Mundial y FMI), se viene destruyendo sistemáticamente a los ferrocarriles.

En 1963, por aplicación del plan Larkin, se desguazaron los talleres de fabricación y reparación de locomotoras y material rodante. Seguramente se consideraba que el autoabastecimiento era una idea malsana y no debía dejarse que cundiera.

Como consecuencia de la guerra de Malvinas y tras la firma del Acuerdo-Tratado de Madrid, en el Ministerio de Asuntos Exteriores de España los días 14 y 15 de febrero de 1990, por parte del presidente Carlos Menem y el por entonces Ministro de Relaciones Exteriores, Domingo Cavallo, el aparato propagandístico hizo creer que las negociaciones con Gran Bretaña ya habían vuelto a renacer, luego de ocho años, gracias al "*gran presidente*", que había logrado firmar la "*paz*".

Ese Acuerdo, que lleva el título de "*Declaración Conjunta*", para evitar la forma jurídica de un Tratado, que tendría que haber sido analizado y aprobado por el Congreso, no es público. La Constitución Argentina dispone claramente, que corresponde al Congreso, declarar la paz o la guerra y este "*Tratado*" nunca fue sometido a consideración del Congreso; no debería siquiera haber entrado en vigencia. Supuso la rendición incondicional de Argentina y, en lo material, dio paso a las privatizaciones de las empresas estatales y de los recursos naturales del Estado. Por si fuera poco, Gran Bretaña tiene el privilegio de ser la Nación más favorecida desde 1825, provocando que gran parte de las empresas extranjeras establecidas en el país, correspondan a manos británicas. Entre otros, los recursos mineros (las minas de oro situadas en la República Argentina están casi en su totalidad en manos de empresas británicas, con sede en diversos territorios del Commonwealth o bajo su influencia).

Durante la presidencia de Menem se terminó la tarea de destrucción de la red ferroviaria, completando el desguace.

Se privatizó Somisa, que fabricaba los rieles y, también, Techint levantó la planta situada en San Nicolás. No hay más durmientes de quebracho; el material es obsoleto; todo tiene más de 50 años de uso. De ahí la cadena de accidentes que, si no se revierte la cosa va a seguir ocurriendo. El ferrocarril es el medio de transporte de los obreros y empleados, el mas barato y, en consecuencia, masivo.

Las empresas privatizadas que lucran con los escasos ramales que quedaron, no hacen mantenimiento. Todo el material que se necesite debe importarse: rieles, vagones, coches de pasajeros (cerraron la fabrica de Córdoba Materfer que hacia vagones de pasajeros, los talleres de Laguna Paiva, los talleres ferroviarios de Tafí Viejo, en la provincia de Tucumán, etc.), locomotoras, trenes eléctricos, señalamiento. Todo con precios altísimos. Es necesaria una fortuna incalculable sólo para renovar lo que aún está en activo.

La destrucción sistemática del sistema ferroviario benefició, sin duda, al transporte automotor de cargas y pasajeros (mucho más oneroso). No por nada, en Europa, los ferrocarriles de Italia, Francia y España, hasta ahora son del Estado.

El transporte de cargas ferroviario es el medio más económico, tras el marítimo y el fluvial. Mucho menos oneroso que el movimiento de cargas por carretera. Además, el ferrocarril es un elemento dinamizador de las economías de las regiones que atraviesa.

En su momento, el ferrocarril fue el vehiculo que integrara el país, movilizando y acercando no solo a las personas, sino a las producciones

locales y a los mercados. Hoy, apenas quedan nostalgias y pueblos fantasmas dispersos en el territorio argentino, gracias a la obra de los gobiernos neoliberales, que hicieron estragos.

Estación Central (1872-1897)



Estación Central de Buenos Aires, hacia 1880. Edificio prefabricado de madera, importado completamente de Gran Bretaña, con una mansarda y cúpula de pizarra adornando una pequeña torre con un reloj.

La estación Central estaba situada frente al lado norte de la Casa de Gobierno (en el Paseo de Julio [hoy Leandro N. Além] entre Piedad [Bartolomé Mitre] y Rivadavia). Por ella pasaban las vías que siguiendo la línea costera, vinculaban Retiro con La Boca.

Cuando fuera inaugurado por el presidente Bartolomé Mitre, en 1862, el Ferrocarril del Norte (Buenos Aires-San Fernando), tenía cabecera en una básica estación en el Retiro (el edificio actual se inauguró el 2 de agosto de 1915), ubicada en Paseo de Julio y Maipú (ahora Av. del Libertador y Ramos Mejía).

La vía llegaba al –entonces- pueblo de Belgrano, el 7 de diciembre de 1862; a San Isidro, el 10 de octubre de 1863 y a San Fernando, el 4 de

febrero de 1864; extendiéndose en 1865 al muelle de San Fernando y al Tigre.



Estación Central Buenos Aires, hacia 1875. Cabe tener en cuenta el empedrado desparejo del Paseo de Julio. El empedrado de las calles de Buenos Aires conmenzó a realizarse a fines del siglo XVIII, generalmente con piedras en bruto de Martín García y de la Banda Oriental. El adoquinado con piezas especialmente cortadas, es posterior a 1880.

El primer edificio de la Estación Central se inauguró el 14 de julio de 1863 como cabecera de la línea de tranvías a caballo que vinculaba la terminal del Ferrocarril del Norte con las cercanías de la actual Plaza de Mayo.

Posteriormente, la ferrovía del Norte llegó a la entonces estación Central como consecuencia del convenio de 12 de agosto de 1872 por el que las empresas ferroviarias acordaron el uso común de la estación Central, hasta ese momento propiedad del Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada (FCBAPE).

El edificio era de origen británico, prefabricado en madera, con cúpula de pizarra y una torre con reloj.



Estación Central de Buenos Aires, hacia 1896, poco antes del incendio que el 14 de febrero de 1897 la consumiera totalmente. Para el tiempo de esta fotografía ya se había demolido la Aduana de Taylor (1894), dando paso a las obras de Puerto Madero. Atrás, a la derecha, puede verse el ángulo noreste de la Casa de Gobierno

Estuvo operativa entre 1872 y 1897 año en el que, el 14 de febrero, la estación resultó totalmente destruida por un incendio. El fuego comenzó a las 19:25 hs y dos horas más tarde no quedaban más que escombros y cenizas

Desde el sur, los trenes llegaban por un viaducto de altas columnas de hierro, que se iniciaba en la estación Casa Amarilla (Avda. Martín García y Almirante Brown) y terminaba en la calle Victoria (actualmente Hipólito Yrigoyen). Sobre dicho viaducto se construyó posteriormente la avenida Paseo Colón.



Estación Retiro del Ferrocarril del Norte, hacia 1875. El lugar sobre el que se ve el vagón, corresponde al Paseo de Julio (donde ahora comienza la Avda. del Libertador).



Paseo de Julio (actual Leandro Além), entre las actuales Lavalle y Tucumán. Puede verse el monumento a Giuseppe Mazzini, en la entonces plaza de Julio (ahora plaza Roma). Inmediatamente detrás, el Río de la Plata. Al frente, sobre el Paseo de Julio, entre las rejas, las vías del Ferrocarril del Norte entre Retiro y la Estación Central.

Desde el norte, las vías seguían el trazado del Paseo de Julio (actual Avda. Leandro N. Além).

El edificio actual de la estación Retiro se inauguró el 2 de agosto de 1915.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (actual San Martín)

1925-Estación Palermo y puente sobre la Avda. Santa Fe. FC. al Pacífico (San Martín)

El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (actual San Martín) comenzó a construirse en julio de 1882. En 1884 llegaba a Junín (Buenos Aires); abriendo al público la línea entre Mercedes (Buenos Aires) y Villa Mercedes (San Luis) el 8 de octubre de 1886. Posteriormente, fue autorizado su acceso a la ciudad de Buenos Aires, comenzando a operar el tramo entre Mercedes y Palermo el 20 de marzo de 1888. Por convenio suscrito con el Ferrocarril del Norte, la empresa utilizaba las vías de este último para acceder a la Estación Central.

En 1901 se le acordó la concesión para construir obras de acceso independiente entre Palermo y Retiro.



Puente del F.C. al Pacífico (San Martín) sobre Avda. Alvear (ahora del Libertador) , hacia 1935. Vista hacia el sur (Centro)

Hacia 1909 se construyó en altura la actual estación Palermo. Años más tarde se finalizó el terraplén y el viaducto hacia la nueva terminal: la estación Retiro, abierta al público el 7 de julio de 1912. Esta cabecera fue inaugurada con carácter de provisoria y en la misma calidad permanece, hasta ahora.

La República Argentina que llegó a tener un sistema ferroviario que unía el país, con casi 100.000 kilómetros de vías y de ellos más de 60.000 kms. en uso, siendo un ejemplo en la región, hoy carece casi absolutamente de ferrocarriles; con el agravante que el transporte automotor apenas cubre las necesidades de las grandes ciudades; mientras muchas poblaciones del interior, incluso en la provincia de

Buenos Aires, carecen de todo servicio o lo tienen en forma irregular y limitada.

¿Tendrán injerencia en éste modelo las transnacionales del petróleo, de automotores y del caucho para neumáticos?

Día del Ferrocarril Argentino



El 30 de agosto de 1857 la *"Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste"* comenzó a ofrecer al público un servicio regular de dos frecuencias diarias en ambos sentidos entre la estación Del Parque (en el solar del actual Teatro Colón) y San José de Flores.



30 de agosto

Edición digital *IberInfo* (Buenos Aires-Argentina)
Hecho el depósito legal a los fines de la Ley 11723



